EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.10.2014
COM(2014) 642 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer

(EØS relevant tekst)

{SWD(2014) 319 final}
{SWD(2014) 320 final}

Indholdsfortegnelse

1. Indledning ... 3
1.1. Direktiv 2010/40/EU ... 3
1.2. Gennemførelse af direktiv 2010/40/EU ... 5
2. Analyse af gennemførelsen af direktiv 2010/40/EU ... 5
2.1. Kommissionens arbejdsprogram ... 5
2.2. Delegerede retsakter om specifikationer ... 5
2.2.1. Metode ... 5
2.2.2. Prioriterede foranstaltninger ... 6
2.2.3. Andre foranstaltninger inden for og uden for prioritetsområderne ... 8
2.3. Forslag om indførelse ... 9
2.3.1. Det interoperable EU-dækkende eCall-system (prioriteret foranstaltning d) ... 9
2.3.2. Andre prioriterede foranstaltninger (c og e) ... 9
2.4. Standarder ... 9
2.5. Ikke-bindende foranstaltninger ... 10
2.5.1. Retningslinjer for medlemsstaternes rapportering ... 10
2.5.2. Retningslinjer for ITS i byområder ... 10
2.6. Regler om beskyttelse af personoplysninger ... 11
2.7. Ansvar ... 11
2.8. Medlemsstaternes rapportering ... 11
2.8.1. Rapport om nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområder ... 11
2.8.2. Oplysninger om påtænkte nationale ITS-foranstaltninger for den efterfølgende femårige periode ... 11
2.9. Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe ... 12
3. Effektiviteten og hensigtsmæssigheden af direktiv 2010/40/EU og delegering af beføjelser ... 13
3.1. Forskellige konfigurationer ... 13
3.2. Udøvelse af de delegerede beføjelser ... 14
3.3. Opfølgning på specifikationer ... 15
4. Anvendte og nødvendige finansielle midler ... 16
5. Konklusion ... 17

1. INDLEDNING

1.1. Direktiv 2010/40/EU

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer[1] (i det følgende benævnt "ITS-direktivet" eller "direktiv 2010/40/EU). Dette direktiv trådte i kraft i august 2010 efter en hurtig lovgivningsproces, der viste medlovgivernes vilje til at gøre hurtige fremskridt på dette nye politiske område.

Hensigten med ITS-direktivet er at fremskynde den koordinerede indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer inden for vejtransport (og grænseflader med andre transportformer) i Europa. Det indeholder en liste over seks prioriterede foranstaltninger, herunder:

a) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester

b) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester

c) data og procedure for tilrådighedsstillelse, når dette er muligt, af et minimum af generel trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden, uden vederlag til brugere

d) harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system[2]

e) tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer

f) tilrådighedsstillelse af reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer.

Det indeholder også prioritetsområder, hvor der fortsat skal arbejdes: optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata (prioritetsområde I), kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring (prioritetsområde II), ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring (prioritetsområde III) og køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen (prioritetsområde IV). Disse prioritetsområder svarer til de første fire prioritetsområder i ITS-handlingsplanen[3].

Ifølge ITS-direktivets artikel 6 skal der først vedtages specifikationer for de seks prioriterede foranstaltninger, inden der vedtages specifikationer for andre foranstaltninger inden for prioritetsområderne. Da de seks prioriterede foranstaltninger indgår i prioritetsområde I og III, rettedes arbejdet med specifikationerne primært mod disse to prioritetsområder.

Direktiv 2010/40/EU er baseret på en totrinstilgang:

- Først tillægges Kommissionen beføjelser til gennem delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) at vedtage de nødvendige specifikationer – herunder

1 EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1.
2 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/ecall_en.htm
3 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:DA:NOT

de funktionelle, tekniske og organisatoriske bestemmelser og tjenestebestemmelser – til sikring af kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet med henblik på indførelse og praktisk anvendelse af ITS[4].

- Dernæst skal Kommissionen, hvor det er hensigtsmæssigt, senest 12 måneder efter vedtagelsen af de nødvendige specifikationer for en prioriteret foranstaltning forelægge et forslag for Europa-Parlamentet og Rådet i overensstemmelse med artikel 294 i TEUF om indførelse af denne prioriterede foranstaltning. Kommissionen bør gennemføre en konsekvensvurdering, herunder en cost-benefit-analyse, til et sådant forslag[5].

Med henblik herpå vedtog Kommissionen et arbejdsprogram[6], som præciserer og yderligere prioriterer det arbejde, som skal udføres i henhold til ITS-direktivet (jf. 2.1).

For at inddrage offentlige myndigheder og private aktører i gennemførelsen af direktiv 2010/40/EU bistås Kommissionen af Det Europæiske ITS-udvalg, som samler repræsentanter fra medlemsstaterne, og Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe, som består af højtstående repræsentanter for ITS-interessenter.

Kommissionens opgaver bestod desuden i at vedtage retningslinjer for medlemsstaternes rapportering[7] samt regelmæssig rapportering om de opnåede fremskridt.

Ud over de specifikke forpligtelser vedrørende fortrolighed, sikkerhed og ansvar[8] skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de vedtagne specifikationer anvendes på ITS-applikationer og -tjenester, når disse indføres på deres område**.** De skal desuden bestræbe sig på at samarbejde om prioritetsområderne, for så vidt der ikke er vedtaget nogen specifikationer. Medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser stammer fra artikel 17 i direktiv 2010/40/EU. Formålet dermed er at tilegne sig større viden om medlemsstaternes forskellige aktiviteter og hensigter og stimulere disse aktiviteter gennem bedre anerkendelse af den merværdi, som ITS tilfører transportpolitikken i de nationale miljøer.

Ifølge artikel 17, stk. 4, i ITS-direktivet skal Kommissionen hvert tredje år forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af direktivet. Den skal ledsages af en analyse af funktionen og gennemførelsen af artikel 5 til 11 og artikel 16, herunder de anvendte og nødvendige finansielle midler. I rapporten skal det, når det er relevant, endvidere vurderes, om der er behov for at ændre direktivet. Derudover skal Kommissionen i henhold til direktivets artikel 12, stk. 1, aflægge "rapport vedrørende de delegerede beføjelser

---

4 ITS-direktivets artikel 3.

5 ITS-direktivets artikel 6.

6 Arbejdsprogrammet om gennemførelsen af direktiv 2010/40/EU blev vedtaget af Kommissionen den 15. februar 2011 (C(2011) 289) http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/doc/c_2011_0289_en.pdf

7 Kommissionens gennemførelsesafgørelse af 13. juli 2011 om vedtagelse af retningslinjer for medlemsstaternes rapportering i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU, EUT L 193 af 23.7.2011, s. 48.

8 Se ITS-direktivets artikel 10 og 11.

senest seks måneder inden udløbet af en periode på fem år efter den 27. august 2010".

Denne rapport opfylder begge ovennævnte forpligtelser. Den ledsages endvidere af Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen og af Kommissionens arbejdsdokument om analysen af medlemsstaternes rapporter fra 2011 (om nationale aktiviteter og projekter i relation til prioritetsområderne) og 2012 (om nationale ITS-foranstaltninger, der påtænkes for den efterfølgende femårige periode), der er forelagt i henhold til artikel 17, stk. 1, og artikel 17, stk. 2, i ITS-direktivet.

1.2. Gennemførelse af direktiv 2010/40/EU

I overensstemmelse med direktivets artikel 18 skulle medlemsstaterne senest den 27. februar 2012 sætte de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv og sende meddelelse til Kommissionen derom.

På den pågældende dato havde kun syv medlemsstater tilsendt Kommissionen deres nationale gennemførelsesforanstaltninger. Det tog over et år mere for flere medlemsstater, og den sidste medlemsstat, der tilsendte Kommissionen sin sidste gennemførelsesforanstaltning, gjorde dette den 2. januar 2014. På møder i ITS-udvalget gav flere medlemsstater udtryk for, at dette viste, hvor vanskeligt det var at gennemføre direktivet, idet det indeholder meget få virkeligt specifikke foranstaltninger til øjeblikkelig gennemførelse, eftersom direktivet udgøre en ramme, der gør det muligt at vedtage efterfølgende lovgivningsmæssige foranstaltninger.

2. ANALYSE AF GENNEMFØRELSEN AF DIREKTIV 2010/40/EU

2.1. Kommissionens arbejdsprogram

Som fastsat i artikel 17, stk. 5, i ITS-direktivet og i overensstemmelse med direktivets tidsplan, vedtog Kommissionen et arbejdsprogram efter høring af Det Europæiske ITS-udvalg.

Arbejdsprogrammet dækker perioden 2011-2015 og giver et generelt årligt overblik over Kommissionens vigtigste opgaver og aktiviteter i denne periode med hensyn til gennemførelsen af ITS-direktivet. Programmet fokuserer på udarbejdelsen af specifikationer vedrørende de seks prioritetsområder og de anslåede datoer for vedtagelsen af disse.

2.2. Delegerede retsakter om specifikationer

2.2.1. Metode

Specifikationerne blev udarbejdet i overensstemmelse med rammeaftalen om forbindelserne mellem Europa-Parlamentet og Europa-Kommissionen[9] og Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens fælles forståelse vedrørende delegerede retsakter[10].

De foranstaltninger og opgaver, der blev udført i forbindelse med udarbejdelsen af specifikationerne, består af følgende:

---

[9] EUT L 304 af 20.11.2010, s. 47.

[10] http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf

– indsamling af eksisterende input og resultater fra europæiske undersøgelser, forskningsprojekter, nationale gennemførelsesprojekter, offentlige høringer, eksisterende aktiviteter i sammenslutninger, bidrag fra interessenter mv.

– cost-benefit-analyse

– mangelanalyse og analyse af krav og mulige tilgange, navnlig gennem Kommissionens offentlige onlinehøringer med det formål at fastslå borgeres, interessenters og medlemsstaters synspunkter og holdninger

– høringer med eksperter fra medlemsstaterne og Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse om udkast til specifikationer. Europa-Parlamentet og Rådet modtog alle relevante dokumenter i løbet af udarbejdelsen af de delegerede retsakter, og Parlamentets eksperter blev inviteret til ekspertmøderne

– udtalelse fra Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe om udkast til specifikationer.

En stor hjælp i dette forberedende arbejde var de forskellige foranstaltninger, undersøgelser, workshops mv. med relation til gennemførelsen af ITS-handlingsplanen (jf. Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen).

2.2.2. Prioriterede foranstaltninger

De seks prioriterede foranstaltninger for udvikling og anvendelse af specifikationer og standarder er defineret i artikel 3 i ITS-direktivet og i direktivets bilag I.

I overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, i ITS-direktivet skulle Kommissionen vedtage specifikationer for en eller flere af de prioriterede foranstaltninger senest den 27. februar 2013. Derudover fastsatte Kommissionen i sit arbejdsprogram følgende datoer for vedtagelsen af specifikationer for de første seks prioriterede foranstaltninger:

a) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester: 4. kvartal 2014

b) tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester: 4. kvartal 2013

c) data og procedurer for tilrådighedsstillelse, når dette er muligt, af et minimum af generel trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden, uden vederlag til brugere: 4. kvartal 2012

d) harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system: 4. kvartal 2012

e) tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer: 4. kvartal 2012

f) tilrådighedsstillelse af reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer: 4. kvartal 2013.

Vedtagne specifikationer

Kommissionen overholdt fristen den 27. februar 2013 ved at vedtage det første sæt specifikationer, den 26. november 2012, for prioriteret foranstaltning **d)**, gennem

delegeret forordning (EU) nr. 305/2013 om harmoniseret tilrådighedsstillelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system[11]. Denne delegerede forordning indfører specifikationer baseret på standarder for den opgradering af infrastrukturen af alarmcentraler, der er nødvendig for en korrekt modtagelse og håndtering af alarmopkald, med henblik på at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i den harmoniserede EU-dækkende eCall-tjeneste.

For så vidt angår prioriteret foranstaltning c), vedtog Kommissionen den 15. maj 2013 delegeret forordning (EU) nr. 886/2013 hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation[12]. Den fastsætter de specifikationer, der er nødvendige for at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i forbindelse med indførelse og anvendelse af data og procedurer for et defineret sæt hændelser i trafikken. Den delegerede forordning henvender sig til både offentlige og private interessenter og omhandler videreformidling af sikkerhedsrelaterede data uden ekstra omkostninger for slutbrugerne via et nationalt adgangspunkt i et fælles standardiseret format (DATEX[13]), som derved bidrager til interoperabilitet og forudsigelighed for potentielle brugere af sådanne data. Ikke desto mindre var det ikke muligt at angive detaljerede kvalitetskrav inden for tidsrammen for udarbejdelsen af disse specifikationer, og der er derfor oprettet en taskforce med offentlige og private interessenter, som skal se nærmere på kvalitetskriterier samt overvågnings- og vurderingsmetoder.

For så vidt angår prioriteret foranstaltning e), vedtog Kommissionen den 15. maj 2013 delegeret forordning (EU) nr. 885/2013 hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer[14]. Den fastsætter de specifikationer, der er nødvendige for at sikre kompatibilitet, interoperabilitet og kontinuitet i forbindelse med udvikling og praktisk anvendelse af informationstjenester. Den delegerede forordning henvender sig til både offentlige og private interessenter og definerer de nødvendige elementer til tilrådighedsstillelse af harmoniserede informationstjenester, herunder visse avancerede funktioner vedrørende dynamisk information. Ligesom for prioriteret foranstaltning c) er kvalitetskravene minimale.

Disse tre sæt specifikationer blev udarbejdet i tæt samarbejde med medlemsstaterne på dedikerede ekspertmøder[15], som Europa-Parlamentet og Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse blev inviteret til, og efter høringer af interessenter, navnlig gennem online offentlige høringer og workshops.

Løbende arbejde med de resterende prioriterede foranstaltninger

I forbindelse med det forberedende arbejde til specifikationerne til prioriteret foranstaltning a) om EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester er der allerede lanceret flere initiativer (første konkurrence om intelligent mobilitet[16],

11 EUT L 91 af 3.4.2013, s. 1.

12 EUT L 247 af 18.9.2013, s. 6.

13 DATEX: Europæisk teknisk specifikation for modellering og udveksling af ITS-relaterede oplysninger.

14 EUT L 247 af 18.9.2013, s. 1.

15 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941

16 Første konkurrence om intelligent mobilitet: http://ec.europa.eu/transport/its/multimodal-planners/index_da.htm

undersøgelser, workshops og offentlige høringer[17]). Målet er at få disse specifikationer vedtaget i 2015. Parallelt dermed har Kommissionen indledt en drøftelse[18] om et muligt initiativ om adgang til data om multimodal transport for at imødekomme udfordringen med at gøre transportdata tilgængelige, som dækker alle transportformer og mobilitetstjenester. Denne refleksion førte i første omgang til Kommissionens arbejdsdokument om en køreplan for tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tjenesteydelser inden for multimodal rejseinformation, rejseplanlægning samt billetudstedelse i juni 2014[19]. Dette vil sandsynligvis medføre et lovforslag om adgang til multimodal rejse- og trafikinformation, afhængigt af resultatet af en konsekvensvurdering, som afsluttes i løbet af 2014.

For prioriteret foranstaltning b) om EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester har Kommissionen allerede tilrettelagt flere workshops og ekspertmøder som led i udarbejdelsen af specifikationerne. Målet er at få disse specifikationer vedtaget inden udgangen af 2014. Denne forsinkelse i forhold til den oprindelige anslåede tidsplan kan delvist forklares af det meget brede anvendelsesområde for disse specifikationer som anført i bilag I til ITS-direktivet, og af behovet for at opbygge en fælles forståelse med medlemsstaterne om specifikationernes anvendelsesområde. De vil fokusere på forudsætningerne for EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester og hænger derfor i langt højere grad sammen med baggrunden for tjenesterne end selve tjenesterne.

For så vidt angår specifikationerne for prioriteret foranstaltning f) om tilrådighedsstillelse af reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, gennemførte Kommissionen flere høringer med eksperter fra medlemsstaterne og de vigtigste interessenter. Drøftelserne viste, at der er et begrænset antal parkeringspladser, der kan tilbyde reservationstjenester i 2014 (svarende til blot 2 % af alle parkeringspladser), og at der derfor ikke aktuelt er behov for specifikationer og standarder for reservation af parkeringspladser. Udviklingen vil imidlertid blive overvåget, og spørgsmålet vil, hvis det er relevant, blive taget op til fornyet overvejelse i dette perspektiv. Såfremt der er behov for standardiseringsaktiviteter, kan de blive behandlet i forbindelse med det kommende e-fragtinitiativ generelt.

2.2.3. Andre foranstaltninger inden for og uden for prioritetsområderne

Som fastlagt i artikel 6 i ITS-direktivet skal Kommissionen vedtage specifikationer for andre foranstaltninger inden for prioritetsområderne, som er anført i bilag I til ITS-direktivet, når de nødvendige specifikationer for de prioriterede foranstaltninger er vedtaget. Som forklaret i Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen er arbejdet med *samarbejdende systemer* indledt baseret på forskningsprojekter og mange høringer af interessenter, herunder Det Europæiske ITS-udvalg og Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe. Formålet er at vurdere hindringer og forudsætninger og identificere, hvordan Kommissionen kan fremme indførelsen af sådanne systemer i Unionen. Endvidere er der gennemført forberedende undersøgelser med det formål at fremme åben adgang til ITS-tjenester

[17] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm

[18] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013-11-15-towards-eu-wide-multimodal-travel-planning_en.htm

[19] SWD(2014) 194 final.

(*åben platform i køretøjet)*. Derudover er der tegn på, at nye mulige områder for specifikationer (f.eks. crowd-sourcing af transportdata, automatisk kørsel) kan udforskes yderligere med det formål at fremme den praktiske anvendelse af intelligente transportsystemer yderligere.

2.3. Forslag om indførelse

2.3.1. Det interoperable EU-dækkende eCall-system (prioriteret foranstaltning d)

Ud over henstillingen til medlemsstaterne rettet mod mobilnetoperatører om støtte til fremføring af alarmopkald (eCalls)[20] og specifikationerne[21] med krav om opgradering af infrastrukturen af alarmcentraler vedtog Kommissionen den 13. maj 2013 to lovforslag: et om Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om indførelse af det interoperable EU-dækkende eCall-system[22] og et andet om Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system[23].

Forslaget til afgørelse blev vedtaget af medlovgiverne den 25. maj 2014 og efterfølgende offentliggjort i EU-Tidende[24]. I overensstemmelse med forslagets bestemmelser skal alarmcentraler være operationelle i hele EU senest seks måneder efter ikrafttrædelsen af typegodkendelseskravene for eCall-systemet i køretøjet og under alle omstændigheder senest den 1. oktober 2017. Denne afgørelse præciserer den enkelte medlemsstats ret til at organisere sin beredskabstjeneste på den måde, der er mest omkostningseffektiv og svarer bedst til dennes behov.

Lovgivningsprocessen i forbindelse med typegodkendelsesforslaget vedrørende eCall-systemet i køretøjet pågår fortsat.

2.3.2. Andre prioriterede foranstaltninger (c og e)

Visse medlemsstater har for nylig været meget aktive med hensyn til indførelse af tjenester i forbindelse med prioriteret foranstaltning c) om trafiksikkerhedsinformation og e) om informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer. Men da de finansielle midler var knappe, forekom det mere rimeligt, inden der blev fastlagt en generel forpligtelse vedrørende indførelse, først at støtte den udvikling, som er fulgt efter vedtagelsen af specifikationerne, gennem overvågning og udveksling af bedste gennemførelsespraksis blandt medlemsstaterne samt gennem den seneste forslagsindkaldelse vedrørende det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og de kommende indkaldelser vedrørende Connecting Europe-faciliteten. På grundlag af erfaringerne fra dette indledende arbejde og bedste praksis vurderes behovet for forslag til retsakter om obligatorisk indførelse derefter på et senere tidspunkt.

2.4. Standarder

Der er foregået eller gennemført flere standardiseringsaktiviteter siden vedtagelsen af ITS-direktivet.

---

20 C(2011) 6269.
21 Delegeret forordning (EU) nr. 305/2013.
22 COM(2013) 315.
23 COM(2013) 316.
24 EUT L 164 af 3.6.2014, s. 6.

De i den delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 omhandlede eCall-standarder er blevet vedtaget. Under Den Europæiske Standardiseringsorganisation ventes CEN/TS 16454 om eCall – tilpasningsafprøvning fra ende til ende – at blive en fuldgyldig CEN-standard inden udgangen af 2014. En mindre revision af disse standarder med henblik på at integrere resultatet af HeERO-pilotprojekterne[25] vil ligeledes blive afsluttet, sandsynligvis inden udgangen af 2014.

Gennemførelsen af standardiseringsmandat M/453 om samarbejdende systemer er godt på vej. Både CEN (TC 278 WG16) og Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation ETSI (TC ITS), men også andre standardiseringsorganisationer, har tilvejebragt standarder, som er relevante for samarbejdende ITS, og som hører under mandat nr. M/453. Anvendelsen af eksisterende standarder evalueres løbende i standardiseringsprocessen i de relevante tekniske udvalg og arbejdsgrupper i CEN, ISO, SAE, IEEE og ETSI[26]. ITS-standardiseringsarbejdet drager endvidere nytte af det internationale samarbejde mellem EU og USA og andre partnere, som arbejder med global harmonisering af ITS-standarder. Dette samarbejde fremskynder definitionen af standarder og medfører en hurtigere indførelse af ITS.

Yderligere standardiseringsbehov, der hører under anvendelsesområdet for ITS-direktivet, er blevet identificeret. De omfatter gennemførelse af eCall i køretøjer af andre kategorier end M1 og N1, retningslinjer om certificering af eCall-systemer (på eftermarkedet), gennemførelsen af mandat M/453, arkitektur med åben platform i køretøjet, integration af præcise (offentlige) vejdata i digitale kort, sikker integration og drift af flytbart udstyr og ITS i byområder. Disse indgår alle i Kommissionens køreplan for 2013 for ikt-standardisering[27] med hensyn til eventuelle fremtidige standardiseringsmandater.

2.5. Ikke-bindende foranstaltninger

2.5.1. Retningslinjer for medlemsstaternes rapportering

Som krævet i artikel 17 i ITS-direktivet vedtog Kommissionen den 13. juli 2011 retningslinjer for medlemsstaternes rapportering i medfør af direktiv 2010/40/EU[28].

2.5.2. Retningslinjer for ITS i byområder

Disse retningslinjer er udarbejdet i henhold til ITS-handlingsplanen (jf. Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen). De har øget bevidstheden om ITS i byområder og bidraget med input til Kommissionens arbejdsdokument om mobilisering af intelligente transportsystemer til byer i EU[29], som indgik i pakken for mobilitet i byerne, der blev vedtaget den 17. december 2013[30].

---

25 Yderligere oplysninger om HeERO-projekter findes på www.heero-pilot.eu.

26 CEN: Den Europæiske Standardiseringsorganisation; ISO: Den Internationale Standardiseringsorganisation;
SAE: Society of Automotive Engineers; IEEE: Institute of Electrical and Electronics Engineers;
ETSI: Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation.

27 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/ict/standards/work-programme/index_en.htm.

28 EUT L 193 af 23.7.2011, s. 48.

29 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf

30 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_da.htm

2.6. Regler om beskyttelse af personoplysninger

Alle de vedtagne specifikationer indeholder regler om relevante bestemmelser vedrørende beskyttelse af personoplysninger, sikkerhed og videreanvendelse af oplysninger. De bygger på en indledende undersøgelse[31] indledt inden for rammerne af ITS-handlingsplanen[32] og stemmer overens med artikel 10 i ITS-direktivet. Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er systematisk blevet inviteret til medlemsstaternes ekspertmøder som led i udarbejdelsen af specifikationerne, og der er taget behørigt højde for dennes udtalelser om de endelige udkast til specifikationer. Dette vil også være tilfældet for alle fremtidige specifikationer og forslag.

2.7. Ansvar

Der er indarbejdet relevante bestemmelser om ansvarsregler i alle vedtagne specifikationer. Input til disse kom fra en indledende undersøgelse[33] inden for rammerne af ITS-handlingsplanen, og de er i overensstemmelse med artikel 11 i ITS-direktivet. Dette vil også være tilfældet for alle fremtidige specifikationer og forslag.

2.8. Medlemsstaternes rapportering

2.8.1. Rapport om nationale aktiviteter og projekter vedrørende prioritetsområder

I overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, i ITS-direktivet, skulle medlemsstaterne senest den 27. august 2011 forelægge Kommissionen en rapport om deres nationale aktiviteter og projekter i relation til prioritetsområderne i direktivets artikel 2.

Disse rapporter gav et indledende overblik over gennemførelsen af ITS i Unionen for de fire prioritetsområder i ITS-direktivet.

Disse 2011-rapporter er analyseret i Kommissionens arbejdsdokument om analyse af medlemsstaternes rapporter, som ledsager denne rapport.

I overensstemmelse med artikel 17, stk. 3, i ITS-direktivet skal medlemsstaterne senest den 27. august 2014 rapportere om de opnåede fremskridt siden 2011-rapporten.

2.8.2. Oplysninger om påtænkte nationale ITS-foranstaltninger for den efterfølgende femårige periode

I overensstemmelse med artikel 17, stk. 2, i ITS-direktivet, skulle medlemsstaterne senest den 27. august 2012 forelægge Kommissionen oplysninger om nationale ITS-foranstaltninger, der påtænkes for den efterfølgende femårige periode.

Disse 2012-rapporter er analyseret i Kommissionens arbejdsdokument om analyse af medlemsstaternes rapporter, som ledsager denne rapport.

For første gang siden vedtagelsen af direktiv 2010/40/EU indeholder disse rapporter en beskrivelse af medlemsstaternes intentioner med hensyn til indførelse af ITS på deres område inden for de næste fem år. Rapporterne viser en stor interesse i og vilje til fra medlemsstaternes side at fremme indførelsen af ITS i hele Europa for at støtte

---

31 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm.

32 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52008DC0886:DA:NOT

33 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

kontinuitet i tjenesterne og mere intelligent mobilitet, og der ses navnlig en klar tendens til yderligere engagement i forhold til informationstjenester.

Som det allerede kunne ses i de nationale rapporter fra 2011, har medlemsstaterne investeret og udtalt, at de fortsat vil investere i prioritetsområde I, "optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata" og prioritetsområde II, "kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring" (yderligere oplysninger findes i Kommissionens arbejdsdokument om analyse af medlemsstaternes rapporter)[34]. Specifikationerne på disse områder bidrager således i høj grad til at sikre interoperabilitet og kontinuitet i de allerede indførte og kommende tjenester, og opmærksomheden bør navnlig rettes mod kompatibilitet med eksisterende applikationer.

Aktiviteter i relation til prioritetsområde III, "ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring" synes at være mere begrænsede og fokuserer navnlig på visse specifikke foranstaltninger (f.eks. eCall, informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler), for hvilke der nu er vedtaget specifikationer.

Selv om medlemsstaterne anerkender, at prioritetsområde IV, "køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen" kan bidrage til at øge vejsikkerheden og reducere trafikbelastningen, er aktiviteterne fortsat i forsknings-/test-/pilotfasen. Flere medlemsstater har specifikke planer om pilotprojekter, men mange interessenter synes at forholde sig afventende, indtil der er udarbejdet tydelige forretningsmodeller for en storstilet indførelse af samarbejdende ITS-tjenester, og indtil der kan realiseres en minimumdækningsgrad for udstyrede køretøjer eller infrastruktur. Der synes at være behov for et vist minimum af samordning af alle de involverede interessenter, der rækker videre end blot vedtagelse af specifikationer eller finansiel støtte til pilotprojekter, for at kunne håndtere denne situation.

2.9. Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe

I henhold til direktivets artikel 16 skal Kommissionen nedsætte en europæisk rådgivende ITS-gruppe med henblik på at modtage rådgivning om forretningsmæssige og tekniske aspekter af indførelse og anvendelse af ITS i Unionen. Gruppen skal bestå af repræsentanter på højt niveau fra relevante ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fremstillingsindustrien, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger, lokale myndigheder og andre relevante fora.

Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe blev nedsat ved Kommissionens afgørelse af 4. maj 2011[35], og dens medlemmer blev udpeget den 27. januar 2012 efter en åben indkaldelse af ansøgninger[36].

Det første møde blev holdt den 23. marts 2012, og det andet møde den 26. februar 2013. Disse møder gav anledning til drøftelser med interessenter om aktuelle ITS-spørgsmål, navnlig om strategier vedrørende forudsætningerne for tidstro trafikinformationstjenester, adgang til transportdata og indførelse af samarbejdende

34 SWD(2014) 319.

35 http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32011D0505(01):DA:NOT

36 http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/call_application_eiag_en.htm
En liste over medlemmer og referater fra møderne findes i Kommissionens register over ekspertgrupper.
http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2736

systemer. De bidrog endvidere til at dele en fælles vision med interessenterne om indførelse af samarbejdende systemer, navnlig med en foreslået platform, der skal inddrage alle interessenter og samle alle initiativer for at undgå et fragmenteret kludetæppe og sikre interoperabilitet af tjenester, systemer og teknologier.

Kommissionen har systematisk anmodet medlemmerne af Den Europæiske Rådgivende ITS-gruppe om deres skriftlige udtalelser om de forretningsmæssige og tekniske aspekter af udkastene til specifikationer, og de bidrog med værdifulde bemærkninger med henblik på færdiggørelsen deraf.

De vigtigste resultater af disse møder er stillet til rådighed for Det Europæiske ITS-udvalg som fastlagt i ITS-direktivet.

3. EFFEKTIVITETEN OG HENSIGTSMÆSSIGHEDEN AF DIREKTIV 2010/40/EU OG DELEGERING AF BEFØJELSER

3.1. Forskellige konfigurationer

Med ITS-direktivet fastlægges rammerne for en hurtig vedtagelse af specifikationer gennem delegerede retsakter vedtaget af Kommissionen. Denne tilgang muliggjorde en forholdsvis smidig vedtagelse af specifikationer for de tre første prioriterede foranstaltninger om trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden (c), om eCall (d) og om informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler (e).

Ikke desto mindre er den sammenhæng, hvori disse specifikationer blev vedtaget, meget forskellig fra foranstaltning til foranstaltning, navnlig afhængigt af gennemførelsen af EU-foranstaltninger, nationale foranstaltninger samt offentlige eller private initiativer på disse områder.

For eCall var principperne for initiativet allerede defineret i Kommissionens meddelelse "eCall: Tid til udbygning"[37], og en henstilling[38] til medlemsstaterne rettet til mobilnetoperatørerne var allerede blevet udstedt. Derudover fandtes der allerede standarder på det tidspunkt, hvor de første udkast til specifikationer blev foreslået til drøftelse med medlemsstaternes eksperter. Der er ligeledes lanceret pilotprojekter forud for indførelsen baseret på disse standarder. ITS-direktivet har derfor tjent som supplement til tilgangen og de løbende initiativer og slået bro over kløften med hensyn til alarmcentraler.

Situationen var en helt anden for minimumtrafiksikkerhedsinformation og informationstjenester for parkeringspladser for lastbiler. Der fandtes ingen dedikerede standarder som grundlag for specifikationerne, selv om DATEX II, TPEG og RDS TMC[39] udgjorde et referencegrundlag for visse aspekter. Endvidere var der allerede forskellige tjenester i drift i medlemsstaterne. Denne generelle situation rejste yderligere spørgsmål vedrørende betingelserne for anvendelse af de kommende specifikationer på allerede eksisterende tjenester. I lyset af det relativt

---

37 COM(2009) 434 final.

38 Kommissionens henstilling 2011/750/EU af 8. september 2011 om støtte til en EU-dækkende eCall-tjeneste i elektroniske kommunikationsnetværk til fremføring af alarmopkald fra køretøjer baseret på 112 ("eCall"), EUT L 303 af 22.11.2011, s. 46.

39 TPEG: Transportprotokolekspertgruppens specifikationer med en metode til fremførsel af multimodal trafik- og rejseinformation; RDS: Radiodatasystem; TMC: Trafikmeldingskanal.

snævre anvendelsesområde for disse to foranstaltninger, var det ikke desto mindre muligt at vedtage specifikationer på relativt kort tid, herunder den nødvendige målrettede høring af interessenter.

Udfordringen har vist sig at være størst for de to tilbageværende prioriterede foranstaltninger, tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester (a) og tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (b). Dette skyldes især deres store anvendelsesområde og de mange involverede interessenter. Det samme gælder andre foranstaltninger, hvor der kan være behov for en mere omfattende tilgang, som rækker videre end vedtagelse af specifikationer.

3.2. Udøvelse af de delegerede beføjelser

Politisk godkendelse i medlemsstaterne

Med eCall fulgte en del erfaring vedrørende de nuancer, som kan findes mellem det arbejde, som udvikles i forbindelse med specifikationerne med nationale eksperter, og Rådets politiske kontrol, når specifikationerne er vedtaget af Kommissionen. Selv om der næsten var enstemmig støtte til indholdet af eCall-specifikationerne på ekspertplan, stemte syv medlemsstater i Rådet for at gøre indsigelser, men da der ikke kunne mønstres et kvalificeret flertal, gjorde Rådet ingen indsigelser. Begrundelserne fra nogle af de syv medlemsstater har ikke nødvendigvis været relateret til specifikationerne i ordets strengeste forstand, men til eCall-initiativet som helhed, navnlig finansieringen knyttet til den fremtidige obligatoriske indførelse af tjenesten, eller spørgsmål vedrørende den del af eCall-initiativet, som vedrører anvendelse i køretøjet.

Tvivl om omfanget af delegeringen af beføjelser

I overensstemmelse med artikel 290 i TEUF giver ITS-direktivet Kommissionen beføjelse til at vedtage almengyldige ikke-lovgivningsmæssige retsakter, der udbygger eller ændrer visse ikke-væsentlige bestemmelser i den lovgivningsmæssige retsakt.

To medlemsstater såede skriftligt tvivl om gyldigheden af at delegere beføjelser til at forpligte medlemsstaterne til at opgradere eksisterende tjenester med henblik på at opfylde kravene i de specifikationer, som vedtages i henhold til ITS-direktivet. De mente, at en sådan forpligtelse var i strid med den enkelte medlemsstats ret til selv at træffe afgørelse om indførelse som omhandlet i artikel 5, stk. 1, i ITS-direktivet. Den 18. december 2013 henviste en medlemsstat de to delegerede forordninger (EU) nr. 885/2013 (informationstjenester vedrørende parkeringspladser for lastbiler) og (EU) nr. 886/2013 (et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation) til Retten. Den anmodede om ophævelse af de to delegerede forordninger og anførte, at de oversteg grænserne for delegeringen af beføjelser i henhold til direktiv 2010/40/EU og dermed overtrådte artikel 290 i TEUF.

Utilstrækkelig vertikal tilgang

I ITS-direktivet identificeres seks prioriterede foranstaltninger, for hvilke der skal vedtages specifikationer. Hvor de tre første vedtagne specifikationer vedrører relativt forskellige og afgrænsede områder, indeholder de resterende prioriterede foranstaltninger visse fælles spørgsmål, f.eks. fælles typer af data, der skal

specificeres, fælles spørgsmål vedrørende adgang til og tilgængelighed af data samt databeskyttelse og ansvar. Den vertikale tilgang fra ITS-direktivet kan således suppleres af mere horisontale tilgange til visse af disse tværgående spørgsmål, f.eks. i forbindelse med multimodale rejseinformationstjenester og tidstro trafikinformationstjenester eller horisontale foranstaltninger om privatliv og databeskyttelse.

Som allerede nævnt ovenfor kan der for visse af de øvrige foranstaltninger (f.eks. samarbejdende systemer) være behov for en mere generel tilgang for at tage hånd om de forskellige spørgsmål (finansiering, standardisering, større samordning af interessenter, ledelse i forbindelse med indførelse mv.), der rækker videre end anvendelsesområdet for eventuelle specifikationer.

Delegeringens udløbsdato

Beføjelserne til at vedtage delegerede retsakter er tillagt Kommissionen frem til den 27. august 2017. Selv om dette har været og fortsat er et effektivt og fleksibelt instrument til at afslutte vedtagelsen af specifikationerne for alle seks prioritetsområder, ville behovet for at vedtage specifikationerne for de andre foranstaltninger i bilag I til ITS-direktivet kræve en forlængelse af denne frist.

3.3. Opfølgning på specifikationer

For eCall udgjorde HeERO[40]-pilotprojekterne og den europæiske platform for gennemførelse af eCall[41] rammerne for udvekslinger vedrørende gennemførelsen af den delegerede forordning om eCall. For de andre vedtagne specifikationer opstod behovet for en bedre strukturering af opfølgningen i medlemsstaterne af gennemførelsen af specifikationerne for trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden (c) og information vedrørende parkeringspladser for lastbiler (e).

Kommissionen indkaldte derfor til møder med medlemsstaternes eksperter i oktober 2013 og januar 2014. Hensigten er at fortsætte og udvikle denne dialog, navnlig gennem en specifik samarbejdsplatform (wik-ITS), for at støtte en fælles fortolkning af specifikationerne og udveksling af bedste praksis og for at dele ofte stillede spørgsmål.

Der vil ligeledes blive ydet assistance til gennemførelsen af specifikationerne gennem finansiering under Connecting Europe-faciliteten og Horisont 2020 og gennem løbende interessentinitiativer/-platforme som f.eks. den europæiske platform for gennemførelse af eCall, iMobility-forummets arbejdsgruppe om sikre applikationer (SafeApps), TISA-retningslinjer om kortlægning af sikkerhedsbegivenheder i DATEX/TPEG/RDS-standarder, den europæiske ITS-platform (projekt finansieret under TEN-T-indkaldelsen i 2012) om DATEX-knudepunkt/nationalt adgangspunkt og kvalitet i SRTI mv.[42].

Disse opfølgende foranstaltninger vil ligeledes hjælpe med at vurdere behovet for at lancere eventuelle forslag om indførelse inden for den nærmeste fremtid.

---

40 http://www.heero-pilot.eu

41 http://www.imobilitysupport.eu/imobility-forum/governance-structure/european-ecall-implementation-platform-eeip

42 TISA: Traveller Information Services Association; SRTI: et minimum af generel trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden.

4. ANVENDTE OG NØDVENDIGE FINANSIELLE MIDLER

De vedtagne specifikationer er alle ret nye, og de anvendte og nødvendige finansielle midler er derfor baseret på et skøn over den nødvendige opgradering af eksisterende tjenester og deres sandsynlige indførelse i medlemsstaterne.

HeERO I- og II-pilotprojektet forud for indførelsen af eCall har modtaget investeringer på i alt 9,4 mio. EUR og 4,3 mio. EUR (hvoraf 4,7 mio. EUR og 2,1 mio. EUR er EU-finansiering) under programmet for konkurrenceevne og innovation, hvis anvendelsesområde rakte videre end blot gennemførelsen af specifikationerne. Der vil være behov for yderligere finansiering til opgradering af alarmcentralernes infrastruktur i alle medlemsstaterne som anslået i bilag XIV i eCall-konsekvensvurderingen[43].

For så vidt angår prioriteret foranstaltning c), kræver indsamlingen af yderligere data, der er nødvendig for tilrådighedsstillelsen af trafikinformation, som er relevant for vejsikkerheden, indledende investeringer (f.eks. til sensorer, CCTV, meteorologiske stationer, 112-rapporter eller brugerrapporter, private leverandører/floating car data) og vil medføre omkostninger til vedligeholdelse, drift og udskiftning. Afhængigt af de forskellige parametre (f.eks. længden af de udstyrede net, densitet og type af udstyr, dataindsamlingsmetode og -teknologi, allerede eksisterende udstyr og data) kan omkostningerne til den yderligere dataindsamling variere meget fra medlemsstat til medlemsstat, også med en faktor på 10 mellem de laveste og højeste omkostningsestimater. Det anslås, at driften af informationstjenesten vil koste i gennemsnit 1,4 mio. EUR om året for en medlemsstat, som i dag slet ikke har nogen tjeneste.[44]

For så vidt angår prioriteret foranstaltning e), anslås EU-omkostningerne til operatører af lastbilparkeringspladser og offentlige myndigheder med hensyn til gennemførelsen i EU af de fælles specifikationer (tilvejebringelse af statiske data, gennemførelse, forvaltning af statisk database og omkostninger til transportører) til 4 mio. EUR om året. Dynamisk information vil højst sandsynligt blive indført i et begrænset antal prioritetszoner (hver zone omfatter i gennemsnit 10 parkeringspladser), idet omkostningerne pr. prioritetszone anslås til omkring 2 mio. EUR i indledende investeringer og 0,2 mio. EUR i årlige drifts-, vedligeholdelses- og afskrivningsomkostninger.[45]

Den seneste TEN-T-forslagsindkaldelse, som blev lanceret i december 2013, gav mulighed for at støtte projekter inden for ITS-direktivets anvendelsesområde. Af særlig interesse er projekter om indførelse af ITS-kernetjenester langs europæiske korridorer og undersøgelser med konkrete forsøg og forberedelser forud for indførelsen, f.eks. for samarbejdende systemer og opgraderinger af eCall-alarmcentraler. Den samme mulighed vil findes i de kommende indkaldelser under Connecting Europe-faciliteten, der indledes i 2014.

---

43 http://ec.europa.eu/smart-regulation/impact/ia_carried_out/docs/ia_2011/sec_2011_1019_en.pdf

44 Yderligere oplysninger om omkostninger findes i den endelige rapport om undersøgelsen om prioriteret foranstaltning c) om gratis trafikinformation http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

45 Yderligere oplysninger om omkostninger findes i den endelige rapport om undersøgelsen om prioriteret foranstaltning e) og f) om informations- og reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer http://ec.europa.eu/transport/themes/its/studies/its_en.htm

Standardiseringsaktiviteter er blevet støttet under EU-budgettet, aktuelt svarende til et beløb på 165 000 EUR for eCall og 1,338 mio. EUR for samarbejdende systemer i henhold til M/453-standardiseringsmandatet. Udarbejdelsen og vedligeholdelsen af DATEX-specifikationerne modtog anslået i alt 1,4 mio. EUR i finansiering fra forskellige kilder (undersøgelser, tilskud, projekter under TEN-T-programmerne).

Der vil være behov for et endnu ikke anslået yderligere finansieringsbeløb til de andre standardiseringsposter i køreplanen for ikt-standardisering.

5. KONKLUSION

Indtil videre har ITS-direktivet været et effektivt værktøj til hurtig vedtagelse af fælles specifikationer for de tre første prioriterede foranstaltninger.

Arbejdet med specifikationerne til de to resterende prioriterede foranstaltninger (EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester og EU-dækkende multimodale rejseinformationstjenester) vil blive behandlet, inden arbejdsprogrammet udløber i 2015. For så vidt angår reservationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, er der ikke behov for yderligere foranstaltninger inden for den nærmeste fremtid.

Under hensyntagen til forekomsten af nye langsigtede tendenser, som også nævnes i Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen (f.eks. anvendelsen af crowd-sourcing til transportdata, delvis automatisk kørsel og indførelse af samarbejdende systemer) og det eventuelle behov for at fastlægge nye prioriteter ud over de seks aktuelt definerede prioriterede foranstaltninger og fire prioritetsområder i tillæg til de vigtige elementer i bilag I i ITS-direktivet, synes det først og fremmest at være nødvendigt at prioritere de resterende foranstaltninger, som skal behandles inden for det aktuelle anvendelsesområde af ITS-direktivet og ITS-handlingsplanen. I en anden fase vil det være nødvendigt at overveje og indlede det forberedende arbejde vedrørende en eventuel revision af ITS-direktivet og den understøttende ITS-handlingsplan under hensyntagen til den konstante tekniske udvikling inden for ITS og på grundlag af konklusionerne i Kommissionens arbejdsdokument om statusrapporten og gennemgangen af ITS-handlingsplanen.